

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

RISOLUZIONI:

Sulla pubblicità dei lavori	78
7-00931 Tullo: Limitazione alla circolazione in autostrada dei veicoli destinati allo spettacolo viaggiante.	
7-00936 Bergamini: Disciplina della circolazione e modalità di revisione dei veicoli destinati allo spettacolo viaggiante (<i>Seguito della discussione congiunta e rinvio</i>)	78
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	79
INTERROGAZIONI:	
Sulla pubblicità dei lavori	79
5-11258 Luigi Gallo: Sulle risorse statali destinate a EAV S.r.l. e sul controllo e vigilanza degli interventi di revamping del parco rotabile campano	79
ALLEGATO 1 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	82
5-11302 Carinelli: Prolungamento della linea M3 della metropolitana milanese da San Donato fino a Paullo	79
ALLEGATO 2 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	83
5-11453 Terrosi: Ritardi ferroviari e disagi dei viaggiatori, in specie pendolari, della linea Roma-Orte-Firenze	80
ALLEGATO 3 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	84
AVVERTENZA	81

RISOLUZIONI

Giovedì 14 settembre 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 13.15.

Sulla pubblicità dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che è stata avanzata la richiesta che la pubblicità dei lavori sia assicurata

anche mediante l'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

7-00931 Tullo: Limitazione alla circolazione in autostrada dei veicoli destinati allo spettacolo viaggiante.

7-00936 Bergamini: Disciplina della circolazione e modalità di revisione dei veicoli destinati allo spettacolo viaggiante.

(*Seguito della discussione congiunta e rinvio*).

La Commissione prosegue la discussione congiunta delle risoluzioni in oggetto, rinviata nella seduta del 6 ottobre 2016.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la collega Bergamini, presentatrice di una delle risoluzioni all'esame, ha comunicato di essere impossibilitata ad intervenire alla seduta. Pertanto, acquisito altresì l'assenso del collega Tullo e la disponibilità del rappresentante del Governo, propone di rinviare il seguito della discussione congiunta ad altra seduta.

La Commissione consente.

La seduta termina alle 13.20.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.20 alle 13.25.

INTERROGAZIONI

Giovedì 14 settembre 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 13.25.

Sulla pubblicità dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che è stata avanzata la richiesta che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante l'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

5-11258 Luigi Gallo: Sulle risorse statali destinate a EAV S.r.l. e sul controllo e vigilanza degli interventi di revamping del parco rotabile campano.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Luigi GALLO (M5S), replicando, ricorda che il Governo ha riservato risorse ad EAV con il cosiddetto decreto fiscale, nel 2016, senza motivare il provvedimento nell'ambito di un quadro nazionale e nemmeno legandolo all'effettivo miglioramento del servizio per i cittadini. Traspone quindi un atteggiamento ben diverso di disponibilità dell'Esecutivo rispetto a quello riservato all'ATAC o altre municipalizzate del trasporto pubblico locale che pagano le cattive gestioni delle amministrazioni precedenti e la cattiva politica.

Ricorda che a suo tempo il Movimento 5 Stelle criticò aspramente quel modo di agire che era ben lungi dal rispondere ai veri problemi e alle esigenze dei cittadini. La conseguenza di questo approccio politico, nel caso dell'interrogazione in titolo, è che l'assegnazione di quelle risorse – che sono pubbliche – non è collegata al miglioramento del servizio per i cittadini, come dimostrato, ad esempio, dai ritardi sullo stato di attuazione degli interventi di *revamping* del parco rotabile regionale.

A suo avviso resta confermata la logica politica di filiera. Conclude sottolineando che, come sempre, è stata utilizzata anche questa volta: a livello nazionale e a livello di regione Campania è al Governo, infatti, sempre lo stesso partito, il Partito democratico.

5-11302 Carinelli: Prolungamento della linea M3 della metropolitana milanese da San Donato fino a Paulo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Paola CARINELLI (M5S), replicando, osserva che la risposta del rappresentante del Governo, se non ne ha frainteso la parte finale, è una dichiarazione del tipo «vorrei ma non posso», nel senso che si riconosce la rilevanza del prolungamento in oggetto ma non si fa nulla per mancanza di risorse.

A suo avviso, soprattutto nelle grandi città, prolungare le linee della metropolitana all'esterno del loro perimetro è molto importante, nonché tendenzialmente meno oneroso che costruire nuove metropolitane al loro interno, anche al fine di diminuire i veicoli privati che ogni giorno entrano in esse. Sul punto evidenzia che a Milano, invece, si sta costruendo una linea della metropolitana (la M4) che sventra il suo centro, peraltro con costi altissimi e in un'area che risulta già ben servita, mentre sarebbe molto più utile prolungare le linee esistenti che, consistendo nella maggior parte dei casi in percorsi di superficie, potrebbero essere eseguiti a costo ridotto.

Segnala che nella zona si è investito molto sul cemento e nulla sul trasporto su ferro e comunque sul trasporto pubblico in generale, come testimoniano l'allargamento della strada Paullese e la costruzione della tangenziale est esterna di Milano (cosiddetta TEEM) e il fatto che l'allargamento delle corsie sia stato concepito ed eseguito senza includervi infrastrutture viarie ferrate.

Eppure, sottolinea, questo quadrante territoriale (posto a sud est della città) ha un rilevante bacino di utenza. Attualmente supera il mezzo milione di persone, anche se rimarca che la società MM (metropolitana milanese) in sede di analisi dei trasporti ha utilizzato dati censuari risalenti al 2001, molto diversi da quelli di oggi considerato che nel frattempo si è registrato un certo spostamento di abitanti e la zona è in forte crescita. Ricorda, tra l'altro, che a San Donato è ubicato uno dei maggiori ospedali lombardi che attira utenti da tutta la parte sud-orientale e meridionale della regione; San Donato ha, inoltre, il problema del traffico del passaggio di chi si reca con mezzi a motore verso il capolinea della metropolitana o a Milano, risultando così asfissata dal traffico e dalle emissioni di gas di scarico.

Segnala, inoltre, che in questi giorni l'assessore ai trasporti del comune di Milano ha avanzato la proposta di utilizzare bus elettrici in alternativa al prolungamento della metropolitana M3. Sul punto sottolinea che la proposta non sembra

tenere conto che il trasporto su gomma con autobus non potrà mai essere paragonabile a quello in metropolitana in termini di frequenza e numero di utenti trasportati. Ritiene, peraltro, che si tratti di meri proclami vista l'assenza non solo di uno studio di fattibilità, ma persino del suo affidamento all'ente competente in materia, cioè MM.

È convinta che i cittadini siano del tutto stanchi di attendere l'avverarsi della ormai antica promessa del prolungamento della metropolitana nonché del fatto che agli incontri pubblici personaggi politici di ogni colore lo promettono ma non lo realizzino. Conclude invitando a dire chiaramente che non si può fare per mancanza di risorse in modo tale che i cittadini sappiano e si regolino di conseguenza.

5-11453 Terrosi: Ritardi ferroviari e disagi dei viaggiatori, in specie pendolari, della linea Roma-Orte-Firenze.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Alessandra TERROSI (PD) replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per l'articolata risposta che testimonia l'attenzione che si è voluto riservare alla questione e che la soddisfa pienamente per l'approfondita istruttoria da cui discende. Rileva che gli ingenti interventi in argomento sono stati notati e, ad esempio, ha fatto caso che in agosto sono stati modificati gli orari ferroviari a causa dei lavori.

Osserva che parlare, come fa RFI, di evidenti benefici legati all'attività di manutenzione è ancora prematuro, considerato che, di fatto, concernono un periodo limitatissimo e non significativo dell'utenza ordinaria, e tuttavia concorda sul fatto che qualche miglioramento c'è stato: sarebbe più prudente però, ritiene, attendere quantomeno le rilevazioni di settembre.

Sottolinea che è molto importante che si continui a seguire con attenzione le

problematiche legate al pendolarismo. Al riguardo, rimarca che qualche miglioramento in termini di qualità offerta vi è sicuramente stato ma che, tuttavia, resta da colmare ancora il gap con i livelli qualitativi assicurati dal trasporto ferroviario ad alta velocità.

Conclude ricordando che vi è ancora un tema fortemente sentito dall'utenza, quello concernente la comunicazione che deve essere tempestiva e puntuale. I viaggiatori, quando capitano disservizi, devono essere messi immediatamente in condizione di affrontare la nuova situazione creatasi e regolarsi diversamente, e nel modo per loro più efficace, al fine di non lasciarli disarmati di fronte a quegli eventi.

Michele Pompeo META, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 13.50.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

INTERROGAZIONI

5-11196 *Cristian Iannuzzi: Concorrenza nel settore del trasporto pubblico locale.*

ALLEGATO 1

5-11258 Luigi Gallo: Sulle risorse statali destinate a EAV S.r.l. e sul controllo e vigilanza degli interventi di revamping del parco rotabile campano.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In premessa devo ricordare che tutte le questioni relative agli aspetti autorizzativi, economici, finanziari, nonché alle attività per l'espletamento delle gare, rientrano nelle esclusive competenze della Regione Campania.

Quanto alle risorse statali, il MEF ha riferito quanto segue.

L'articolo 11, commi 1 e 2, del decreto-legge n. 193 del 2016 ha previsto, a copertura dei debiti del sistema di trasporto regionale su ferro, un contributo straordinario in favore della Regione Campania, nel limite di 600 milioni di euro, per far fronte ai debiti verso la società EAV riguardanti esercizi pregressi per servizi svolti e investimenti da questa effettuati sulla rete ferroviaria. Lo stesso articolo ha attribuito alla predetta società il compito di attuare, in regime di ordinarietà, le misure necessarie al raggiungimento dell'equilibrio economico aziendale.

In attuazione di tale normativa, il 15 dicembre 2016 la Regione ha provveduto in via autonoma a sottoscrivere con la società EAV un Atto, ex articolo 16, comma 5, del decreto-legge n. 83 del 2012,

che definisce le azioni di efficientamento aziendale e razionalizzazione dei servizi da recepire nel contratto di servizio tra Regione Campania ed EAV ed una programmazione nell'erogazione delle risorse per il ripiano del debito e per la gestione corrente. Ciò posto, emerge che la Regione Campania sta operando in regime di ordinarietà e, pertanto, la responsabilità relativamente alla gestione e all'attuazione degli interventi risulta di esclusiva competenza della stessa. Parimenti, la Regione è la sola a disporre del potere di intervenire in caso di inefficienze e/o di ritardi nelle attività della società EAV. Inoltre, lo statuto dell'EAV prevede, all'articolo 8-bis, espressamente il controllo analogo della Regione sulla Società.

Infine, circa gli interventi di *revamping* di n. 25 elettrotreni serie T21 e n. 12 elettrotreni serie Fe220, i competenti uffici del MIT hanno rilasciato, su richiesta della Regione Campania, il nulla osta tecnico ai fini della sicurezza ai sensi dell'articolo 3 del DPR n. 753/80, subordinatamente a talune prescrizioni.

ALLEGATO 2

5-11302 Carinelli: Prolungamento della linea M3 della metropolitana milanese da San Donato fino a Paullo.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con riferimento al prolungamento della linea metropolitana M3 di Milano da San Donato a Paullo, i competenti uffici del MIT riferiscono che – nell’ambito dell’attività ricognitiva di propria competenza finalizzata all’individuazione delle opere da inserire nel redigendo Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) – con nota del 21 marzo 2017 il Comune di Milano ha sottolineato la propria intenzione di procedere alla realizzazione dell’opera in esame lungo la direttrice della Paullese, in quanto tale area non è allacciata ad un servizio di trasporto pubblico urbano efficiente, il che costringe gli utenti che si muovono da sud-est verso la città a servirsi del trasporto privato con conse-

guenti importanti problemi legati al congestionamento del traffico.

L’intervento, di cui è stato sviluppato il progetto definitivo, prevede un’estensione della linea metropolitana M3 di 14,5 Km, la realizzazione di 6 stazioni e la fornitura di nuovo materiale rotabile, per un importo complessivo di circa M€ 850: ad oggi il Comune di Milano non dispone di alcun finanziamento e quindi l’intero costo dovrebbe ricadere su risorse statali.

Tuttavia, nelle ultime comunicazioni del Comune di Milano in merito alle priorità di finanziamento degli interventi nel settore lo stesso non ha dato evidenza di ulteriori sviluppi per l’intervento in argomento rispetto a quanto manifestato in precedenza.

ALLEGATO 3

5-11453 Terrosi: Ritardi ferroviari e disagi dei viaggiatori, in specie pendolari, della linea Roma-Orte-Firenze.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Per quanto riferisce Rete Ferroviaria Italiana (RFI), il 16 maggio scorso i disagi della circolazione sulla linea direttissima, dalle ore 16.30 alle ore 18.30 circa, sono stati causati da una persona che camminava lungo i binari tra Capena e Settebagni; tale persona è stata poi fermata dalla Polfer che ha effettuato una ricognizione della linea a bordo del treno 9644.

I treni che hanno percorso tale linea hanno effettuato la marcia a vista a 30 km/h tra le stazioni di Settebagni e Capena maturando ritardi tra i 40 e i 140 minuti. Perturbata anche la circolazione sulla linea lenta dove sono stati inviati treni Intercity e Mercato con ritardi tra i 50 e i 90 minuti e limitazioni al traffico regionale della Orte-Fiumicino.

Il giorno 18 maggio, dalle ore 5.00 circa e fino alle 8.45, si è verificato un guasto al sistema di distanziamento sulla linea direttissima tra Orte e Capena. L'anormalità ha riguardato il traffico del mattino in afflusso su Roma coinvolgendo 17 treni – 9 regionali, 4 treni Intercity e 4 treni Mercato – con ritardi tra i 10 e i 30 minuti. Il guasto è stato ripristinato dai tecnici RFI giunti sul posto alle ore 6.00 e ad oggi non si è più ripresentato.

Il giorno 19 maggio la circolazione ferroviaria nel nodo di Roma è stata fortemente rallentata dalle ore 19.10 circa per un guasto tecnico al sistema di alimentazione elettrica del posto Centrale di Roma Termini. Tale guasto ha comportato lo spegnimento per oltre 60 minuti dei sistemi di gestione della circolazione e dell'informazione al pubblico per tutte le linee del nodo di Roma. Per gestire l'e-

mergenza, il Gruppo FS è intervenuto con oltre 200 risorse dedicate a fornire assistenza e informazioni ai viaggiatori sia a Roma Termini che nelle altre stazioni interessate.

Alle 20.10 circa la centralina di alimentazione elettrica è stata poi ripristinata e sono stati riavviati i sistemi di controllo e gestione del traffico ferroviario del Posto Centrale di Roma Termini nonché i sistemi di informazione al pubblico. Dalle ore 21.30 è stata ripresa la completa funzionalità di tutti gli impianti e la circolazione è tornata regolare nel corso della tarda serata.

Gli eventi descritti sono da ricondursi a situazioni puntuali e circoscritte, non di carattere strutturale.

In merito al collegamento veloce su linea direttissima tra Roma e Orte, RFI conferma che sono in corso rilevanti interventi di manutenzione ai dispositivi dell'infrastruttura – quali trazione elettrica, armamento, sistemi di sicurezza e segnalamento – avviati già nel 2016 e con termine previsto entro il 2018. La conclusione di tali interventi, dal valore complessivo di oltre 40 mln€, consentirà di migliorare ulteriormente le *performance* in termini di affidabilità dell'infrastruttura, incrementando i livelli di regolarità e qualità dei servizi.

Infine, RFI rileva che i benefici legati alle attività di manutenzione in corso risultano già evidenti, tenendo conto che nell'ultimo periodo le anormalità legate ai guasti all'infrastruttura sul collegamento in questione hanno registrato un positivo *trend* in riduzione.